Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

WARSZAWA — KATOWICE — LWÓW — POZNAŃ — KRAKÓW — WILNO

NR. 11 LISTOPAD 1933 r. ROK 5



ZAWODOWY

Organ Związku Zaw. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)

Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Wojewódzka 50 — TELEFON 11-16


Your Engine will perform better with new SPARK PLUGS
CHAMPION
SPARK PLUGS
CHAMPION
REG. U.S. PAT. OFF.

NR. 11 LISTOPAD 1933 r. ROK 5

Automobilista Zawodowy

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)
Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Wojewódzka 50 / Tel. 11-16 / Konto P. K. O. 303944

Demotoryzacja kraju

Zbytecznem byłoby udowadniać, jaką ogromną rolę odgrywa komunikacja mechaniczna, a szczególnie samochodowa w życiu gospodarczem każdego państwa. Jest to problem jednakowo ważny dla celów gospodarczych, i dla obrony kraju i dla potanienia kosztów transportu. Rozwój każdej gałęzi produkcji zależny jest od rozwoju komunikacji tak kolejowej, jak i samochodowej. Pod względem długości sieci kolejowej jesteśmy upośledzeni i obecnie nawet nie możemy marzyć o jej rozszerzeniu, to też cała energja winna być zużyta na rozwinięcie komunikacji autobusowych. Lecz, na nieszczęście, dzieje się wprost coś odwrotnego, gdyż, zamiast rozszerzać i ułatwiać komunikację samochodową, niszczy się ją. Słynny podatek na Fundusz Drogowy był jednym z kloców, rzuconych pod koła samochodów. Wywołało to zlikwidowanie wielu linji autobusowych. Według danych statystycznych, ilość samochodów w Polsce spadła w stosunku do r. 1929 o 40 proc. Tak, że o ile w końcu 1929 r. staliśmy na szarym końcu państw kulturalnych co do ilości posiadanych samochodów, to obecnie prawdopodobnie mamy ich mniej nawet od wielu mniejszych państw. Jakościowo też rzecz ta nie przedstawia się u nas zbyt wesoło. Mamy na rynku wozy najrozmaitszych marek i typów. W tych warunkach nie można mieć i dobrze wyszkolonego personelu i urządzonych odpowiednio montowni i warsztatów, gdyż trudno, by jakiś szofer lub mechanik był specjalistą we wszystkich kierunkach, znał się na szczegółach konstrukcyjnych dwustu rodzajów wozów. Stan ten musi być uporządkowany, lecz nie w ten sposób, jak dotychczas (mamy na myśli umowy z Sauererem). Podobe tranzakcje mogłyby być zawierane (o ile lepszych nie możnaby było zawrzeć) tylko w stosunku do wojskowości, do obrony państwa. Te dwie wytwórnie państwowe, które są obecnie do dyspozycji wojskowości, mogą całkowicie zaspokoić jej potrzeby. — A rynek prywatny musi być zupełnie niezależny, musi mieć wolny wybór w kupnie samochodów. Zresztą jest rzeczą zupełnie zrozumiałą, że łatwiej zapłacić 20 tysięcy aniżeli 80 tys. — 90 tys. zł. (mam na myśli zestawienie cen autobusów różnych Saurerów). Oprócz tego amortyzacja drogich saurerowskich wozów jest pod znakiem zapytania, gdyż o ile taniej kosztuje materjał pędny — ropa, o tyle części zamienne są znacznie droższe, niż w wozach innych marek; naprz. oś przednia w Saurerach kosztuje 900 zł., zaś innych marek maksymalnie 200 zł., a co powiedzieć o większem zużyciu opon z powodu dużego ciężaru! Na rynku musi być konkurencja i wtenczas dopiero będziemy mieli i dobre i tanie samochody.

Pozatem — mamy wątpliwości, czy nie pozostaje z sprzeczności z interesami naszemi, z powagą Państwa, by instytucja rządowa, napół wojskowa, była agenturą tej czy innej fabryki samochodowej na Polskę i zajmowała się sprzedażą jej wozów. Na to chyba nie trzeba szumnej nazwy „wytwórnia samochodowa", wystarczy sp. z u. r. — sprzedaż samochodów.

A teraz spójrzmy — co dała dotychczasowa gospodarka sprawie podniesienia motoryzacji kraju. Nic, naodwrót — cofnęła ją. Cały szereg miejscowości został pozbawiony komunikacji samochodowej, przez to samo już stracił Fundusz Drogowy.

Dotychczasowa gospodarka w dziedzinie samochodowej przyniosła naogół tylko straty i nadal, pomimo solennych przyrzeczeń, że już, już będziemy mieli i Saurery polskiej produkcji, jeszcze są one sprowadzane z zagranicy. Ani jeden wóz — o ile nam wiadomo — nie został dotychczas wykonany w stu procentach w kraju i kiedy i czy to nastąpi — jeden Bóg raczy wiedzieć i tu właśnie powstaje pytanie — pocóż w takim razie były zawierane wszystkie umowy i po co były zabijane konkurencyjne firmy? To, co nazwano motoryzacją kraju, stało się faktycznie demotoryzacją.

Problem równowagi wozu

Sprawa zrównoważenia poszczególnych części samochodu, należytego rozkładu tego ciężaru jest jedną z największych trudności przy budowie samochodu, jednak należy o tem pamiętać, że sposób jazdy wpływa na stan samochodu, na stosunek wzajemny poszczególnych części podwozia i karoserji. Podobną rolę odgrywa obciążenie przy przewozie osób a zwłaszcza ciężarów.

Należy sobie uprzytomnić, że wymaganie w stosunku do samochodu jest mniejsze w wypadku, gdy na większy dystans jedzie się w jednolitem tempie, niż, jeśli na tę samą lub mniejszą nawet przestrzeń jedzie się z różną szybkością, z hamowaniem, zatrzymywaniem się. Najlepiej pracuje wóz przy jednolitym biegu, ale taka jazda jest zazwyczaj tylko pobożnem życzeniem. Zwłaszcza taksówka, używana przeważnie na krótkie dystanse, z rozmaitą szybkością, w zależności od ruchu ulicznego

wykazuje większą szybkość zużywania się niż auto prywatne, używane na większe dystanse zazwyczaj w jeździe poza miastem, na drogach mniej uczęszczanych. Możnaby się wyrazić, że bardziej opłaci się, mimo większego zużycia benzyny, jechać na około peryferjami i mniej używanemi ulicami (jeśli są należycie brukowane, co w naszych stosunkach zazwyczaj niema miejsca) niż śródmieściem, gdzie często trzeba hamować i zmniejszać szybkość. Jednak rada taka dla szofera taksówkowego nie ma praktycznego znaczenia.

Częste hamowanie wywołać musi zużycie przedwczesne tych bardzo istotnych urządzeń samochodu. Oczywiście pierwsi odczują to ci szoferzy, którzy mają zwyczaj nadużywania hamulca. Wówczas grozi całkowita utrata równowagi poszczególnych części wozu, jeśli w dodatku na skutek niedostatecznego oliwienia i smarowania szwankuje działalność osi i trybów. Właściwe kierowanie nie polega jedynie na tem, że wóz zwraca się odrazu w żądanym kierunku i z żądaną szybkością, ale również na tem, że wszystkie części samochodu działają w zupełnem zgraniu wzajemnem. Jednym ze sposobów jazdy, powodującym zachwianie się równowagi i niewłaściwe reagowanie samochodu na ruchy kierownicy jest praktykowane niekiedy skręcanie pod prostym kątem.

Zatracenie przez wóz równowagi daje się często zauważyć w ten sposób, że wóz pochyla się na jeden bok. W związku z tem po jednej stronie jest większy nacisk na opony, niż po drugiej. Zdarzyło się raz podczas jakiegoś raidu, że jeden z wozów czterokrotnie zatrzymywał się z powodu pęknięcia opony na tem samem tylnem prawem kole, podczas gdy inne były w porządku. Okazało się, że podwozie nieco pochylało się na prawą stronę. Nie trzeba dodawać, że z punktu widzenia trwałości wozu jest to bardzo niebezpieczne, gdyż podwozie jest wytrącone ze swej właściwej pozycji. Z tego, co wyżej pisane, widać, że problem równowagi wozu należy nie tylko od fabryki, ale i od sposobu prowadzenia go. Nie należy jednak się łudzić, by było łatwą rzeczą uniknąć błędów, popełnianych często przy prowadzeniu auta. Niektóre wypływają w istocie z błędnych przyzwyczajeń, jak np. skręcanie pod prostym kątem z szybkością niewłaściwą, inne przekraczają zwykłe możności szofera, zwłaszcza taksówkowego i uprzytomienie sobie ich doprowadza nas tylko do ponownego stwierdzenia, w jak ciężkich warunkach pracują ci szoferzy, oraz właściciele pojedyńczych wozów, zmuszeni do oszczędzania na niezbędnych kosztach reperatury, garażowanie itp., w wyniku czego nabyty z wielkim trudem wóz szybko zmienia się w „grata“.

Dorobek zbiorowego wysiłku

W przemyśle samochodowym powstała przed trzema miesiącami nowa fabryka „Karossa“, która buduje, remontuje i przerabia nadwozia samochodowe. „Karossa“ została założona przez bezrobotnych. Gdy wskutek potęgującego się kryzysu zawiesiła działalność jedna z najstarszych w tym przemyśle fabryk B-ci Ostrowskich, pracownicy kupili i przejęli, co się tylko dało. Zbiorowym wysiłkiem uruchomiono fabrykę w poprzednim lokalu pod własną firmą nowo założonej spółdzielni pracowniczej, „Karossa“. Pierwsza Spółdzielcza Fabryka Karoseryj, Spółdzielnia Pracy z odp. udz., Warszawa, Łucka 11, tel. 294-41.

„Karossa“ ma dopiero trzy miesiące pracy za sobą, a już posiada zamówienia licznych i pierwszorzędnych klijentów: autobus, budowany na zamówienie „Polskiego Fiata“, „Austro-Daimlery“ i „Steyery“, remontowane dla klijentów warszawskiego przedstawicielstwa tej firmy; „Chryslery“, „Plymouth“, „Lincoln“ i „Packard“, naprawiane, bądź odświeżane na zlecenie firmy „Auto-Servce“; 5 masywnych autobusów „Saurer“, remontowanych dla firmy „Arbon“; „Lincoln“ BCK; „Chrysler“ M. S. Zagr. itp. Wykończony niedawno dla „Polskiego Fiata“ furgonik został wystawiony na Targach Północnych w Wilnie. Obok hali montażowej znajduje się hala elektro-obrabiarek drzewnych, umożliwiających produkcję masową, seryjną. Pierwszorzędna lakiernia, zaopatrzona w kompresory elektryczne do lakierowania systemem natryskowym „Nitro“, obsługiwana przez zdolnych fachowców-kolorystów — uzupełnia działy przygotowawcze: stelmarsko-stolarski, blacharski, kowalsko-ślusarski i tapicerski.

„Karossa“ jest przedewszystkiem tanim dostawcą. Kalkulacja handlowa, ściślej niż gdziekolwiek indziej, związana jest z kalkulacją kosztów własnych i swoistemi zasadami organizacji pracy. Najwyższe niemal w Warszawie stawki płac robotniczych za-

pewniają fabryce dobrych fachowców-specjalistów. Działalność „Karossy", nawet w szczegółach, jest kontrolowana przez samych wykonawców-robotników i to z gorliwością, która zbędnym czyni wszelki doraźny nadzór. Na czele działów stoją przodownicy z grona robotników-udziałowców. Przyjmowanie, przydział i ocena pracy należą do kierownictwa, przyczem w interesie planowości i terminowości pracy ustalany jest zgóry preliminarz czasu, niezbędnego do wykonania poszczególnych robót. Koniecznemu rygorowi pracy odpowiada, na zwoływanych przez Zarząd Spółdzielni „zebraniach załogowych", swoboda krytyki wszelkich błędów. — Opinja pracowniczego ogółu jest tu najskuteczniejszym środkiem przeciwko niedbalstwu i nieobowiązkowości.

Fabryka posiada stosunkowo niskie koszty administracji. Oszczędza się, lecz nie skąpi na doborze i uposażeniu fachowych i sprawnych sił urzędniczych. Kalkulację znamionuje tendencja do posiłkowania się wyłącznie dobremi, choć kosztownemi materjałami. Fabryka, acz stopniowo, jest stale rozszerzana. Ilość zatrudnionych wzrosła półtorakrotnie w ciągu trzech miesięcy, nie licząc zatrudnionych dorywczo. Urządzenia techniczne i organizacja pracy wystarczyłaby dla zatrudnienia czterokrotnie większej liczby osób. Zależne jest to wyłącznie od ilości zamówień.

Działalność „Karossy" jest świadectwem obronności robotnika, dowodem jego aktywizmu, tężyzny moralnej i uspołeczniania. „Karossa" jest niejako szkołą pracy i organizacji gospodarczej. Przykład „Karossy" nadaje się jednak nie dla każdego zawodu.

Ambicją nowej placówki jest iść o własnych siłach. O uzyskaniu kredytów nie zabiegano dotąd poważnie; nastąpi to wówczas, gdy „Karossa" udowodni, że potrafi je należycie wykorzystać. Z radą i pomocą organizacyjną pośpieszyło fabryce T-wo Popierania Spółdzielczości i Pracy. Posiada też „Karossa" acz luźny dotąd, kontakt ze Związkiem „Społem".

Na czele Rady Nadzorczej, złożonej z pracowników „Karossy" i innych fabryk stoi prezes Stanisław Rongenc, sekretarz generalny Zw. Zawodowego Transportowców (Oddział Automobilistów). Zarząd stanowią pp.: Jan Ładno i Józef Waszczuk, pracownicy „Karossy". Kierownictwo techniczne spoczywa w rękach doświadczonego specjalisty-karosjera, inż. Bolesława Dekerta, b. kierownika Warszawskiej Fabryki Karoseryj. Dyrektorem handlowym i organizacyjnym jest znany w kołach spółdzielczych p. Henryk Purman, b. pracownik jednej z ekspozytur „Polskiego Fiata" oraz General Motors Co.

—•—

Sposoby wynagrodzenia szoferów taksówkowych

Na podstawie danych Międzynarodówki ITF podajemy następujące szczegóły, dotyczące wynagrodzenia szoferów w poszczególnych krajach: — W Niemczech przedhitlerowskich płacono szoferowi płacę zasadniczą i procenty od dochodu z taksówki. Gdzieniegdzie płacono tylko procenty. Do r. 1931 istniało gwarantowane minimum wynagrodzenia szofera, ale w połowie 1931 owo minimum zostało zniesione i istniało tylko wyjątkowo. — W Anglji szoferzy w większości wypadków otrzymują tylko wynagrodzenie procentowe, wahające się w granicach od 30 do 40 proc.; w niektórych jednak wypadkach wprowadzono już stałą płacę. W Holandji tylko w czterech większych miastach istnieją szoferzy — pracownicy w innych — jeździ sam właściciel, albo jego krewni. W Amsterdamie, Hadze i Haarlemie szofer otrzymuje odpowiedni procent tygodniowego zarobku, przyczem istnieje gwarantowane minimum płacy, które bez względu na dochód szofer musi otrzymać. W Rotterdamie szofer otrzymuje ustaloną płacę i oprócz tego — napiwek, który jest traktowany jako część płacy. W Norwegji w miastach Oslo i Dronheim szofer otrzymuje wynagrodzenie procentowe i stałą płacę. W Bergen — tylko procenty, — w innych miejscowościach sposoby wynagradzania są bardzo rozmaite. W Szwecji szoferzy otrzymują dość wysokie płace, do czego dochodzi jeszcze wynagrodzenie procentowe. Wynagrodzenie to jest obliczane postępowo, a więc do 100 koron otrzymuje szofer 10 proc. płacy dodatkowo, powyżej tej sumy — 15 proc. itd. W Hiszpanji szofer otrzymuje ustaloną dniówkę, a oprócz tego jeszcze napiwek, który też wynosi poważną sumę. W bardzo nielicznych wypadkach stosuje się wynagrodzenie procentowe. W Czechosłowacji istnieją płace podstawowe i wynagrodzenie procentowe, przyczem jednak zarówno wysokość tych płac, jak i wynagrodzenia procentowego jest najrozmaitsza. Płace wahają się od 50 do 200 koron, procenty od 8 do 15 procent. Wynagrodzenie na wyłącznej podstawie procentowej prawie nie istnieje.

Jak wiadomo, u nas istnieje tylko wynagrodzenie procentowe, oczywiście niezmiernie nędzny poziom zarobków szoferów taksówkowych jest odpowiednikiem straszliwego kryzysu, przeżywanego przez automobilizm wogóle a przez komunikację taksówkową w szczególności.

O bezpieczeństwo łączenia wozów

Zagranicą przygotowuje się teraz przepisy, dotyczące łączenia wozów z przyczepkami. Za bezpieczna przyczepkę uważać będą władze taką, gdy zdarzenie wozu pociągowego z przyczepnym będzie wykluczone, gdy w czasie ruchu wozu nie będzie się zmuszonym wstępować między wóz a przyczepkę dla poprawy czegokolwiek w spojeniu wozów. Dalej pałąk przyczepki musi przez specjalne urządzenie zawsze być jednej wysokości z hakami wozu pociągowego.

Zrozumiałe, że coraz większe rozpowszechnienie traktorów, przyczepek itp. powoduje, że sprawa zabezpieczenia połączeń zyskuje na aktualności, jednak należy przyznać słuszność stanowisku, jakie zajęła Międzynarodówka ITF w stosunku do tych przepisów: Uważamy te przepisy jeszcze za niedostateczne i domagamy się przymusowego wprowadzenia połączeń automatycznych, które możnaby nastawiać z siedzenia kierowcy. Tylko ten przepis może zabezpieczyć przed możliwością wypadku. Przeszkodą jest tu obawa przedsiębiorców przed zwiększeniem kosztów, jednak technika w zakresie łączenia traktorów, przyczepek itp. powiedziała już swoje słowo i problem ten rozstrzygnęła.

III. Zjazd Z. Z. T.

W sprawie III. Zjazdu Z. Z. T. wydał Zarząd Główny następujący

OKÓLNIK.

Szanowni Towarzysze!

Na mocy uchwały Wydziału Wykonawczego Z. Z. T. z dnia 19 kwietnia r. b. zawiadamiamy Was, że termin III Zjazdu naszego Związku został ustalony na dzień 9 i 10 grudnia 1933 r.

Wskazujemy na termin, gdyż chcemy, by oddziały przygotowały się do wspomnianego Zjazdu, tak pod względem organizacyjnym jak i finansowym. Podajemy porządek obrad Zjazdu:

1) Zagajenie i przywitanie gości.
2) Wybory prezydjum.
3) Przemówienia powitalne.
4) Wybory Komisji: a) mandatowej, b) matki, c) wnioskowej.
5) Referat pol.-gosp przedstawiciela Komisji Centr. Zw. Zaw.
6) Sprawozdanie: a) organizacyjne, b) międzynarodowe, c) finansowe.
7) Dyskusja nad sprawozdaniami.
8) Sprawozdanie Komisji Zjazdowej.
9) Wybory Zarządu Głównego., Kom. Rew. Sądu.
10) Praca kult. wśród rob. transportowych.
11) Wolne wnioski.

Zarządy Oddziałów, jeśli chcą, by na Zjeździe omówione zostały zagadnienia, według ich zdania ważne, z punktu widzenia życia naszej organizacji, muszą w tej sprawie zgłosić wnioski najdalej na 3 tygodnie przed Zjazdem.

W myśl W. W. każdy oddział otrzymuje na Zjazd jednego delegata. Za każdą nową grupę opłaconych 50 członków otrzymują jednego delegata.

Po otrzymaniu należytych sprawozdań każdemu Oddziałowi prześlemy przydział delegatów. — Zwracamy uwagę tow. tow., że delegaci na Kongres muszą być wybrani przez zgromadzenie specjalnie w tym celu zwołane. Wydział Wyk. zawiadamia Zarządy Oddz., że te Oddziały, które nie nadeślą sprawozdań organizacyjnych do dnia 15. 11. 33 r. będą wprawdzie na Zjazd wpuszczone, lecz w sprawozdaniach stan ich będzie pominięty. W sprawozdaniu org. wskażemy na niedbałość tych organizacyj.

(—) St. Rougens. R. Cymermann.

Pięć lat działalności Spółdzielni Automobilistów w Katowicach

Było to w roku 1927, gdy na jednem z zebrań członkowskich Związku Zawodowego Automobilistów oddziału Katowickiego zreferował ówczesny sekretarz okręgowy Zw. Zaw. Automobilistów, a obecny prezes Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców Rzeczypospolitej Polskiej, do którego należy i Związek Zaw. Automobilistów kol. Adamczyk Alojzy sprawę stworzenia instytucji handlowej, któraby umożliwiała członkom Zw. Zaw. Automobilistów zakupywanie materjałów pędnych, smarów i akcesorji samochodowej po cenach możliwie najniższych. Kol. Adamczyk zreferował wówczas i dalsze możliwości rozwoju tego rodzaju placówki handlowej, o ile znajdzie odpowiednie zrozumienie i poparcie wśród członków Związku. — Wskazał na możliwość uruchomienia własnych warsztatów, dorożek, autobusów itp., dając temsamem możność zatrudnienia swych członków w własnej firmie. Podkreślił, że jedyna odpowiednia forma organizacyjna, byłaby Spółdzielnia jako instytucja handlowa, będąca równocześnie placówką nawskroś społeczną.

Obszerna dyskusja, która się wywiązała wykazała, że niektórzy członkowie nie wierzyli w własne siły, uważając, że tego rodzaju placówka się nie utrzyma. Byli jednak i tacy, którzy wyrazili odmienne zdanie. Podobne referaty wygłosił kol. Adamczyk i w innych oddziałach Zw. Zaw. Automobilistów, Okręgu Śląskiego.

Na zwołane na dzień 9 lipca 1927 r. zebranie konstytucyjne przybyło 17 członków Związku Zaw. Automobilistów, którzy po wysłuchaniu szczegółowego referatu kol. Adamczyka, przystąpili do założenia Spółdzielni, uchwalając równocześnie statut tejże. Wybrano następnie Zarząd i Radę Nadzorczą. Statut został w myśl przepisów ustawy o Spółdzielniach w Sądzie zarejestrowany i zatwierdzony.

Jako założyciele Spółdzielni Automobilistów w Katowicach figurują: kol. Adamczyk Alojzy, Setny Antoni, Gusenberg Józef, Działas Wilhelm, Wróbel Ludwik, Wilk Józef, Kuc Teodor, Heczko Jerzy, Skorupa Błażej, Gocman Jerzy, Brom Franciszek, Stachuła Ludwik, Zawada Feliks, Hase Paweł, Kaczmarek Adolf. Reiman Robert, Mężyk Franciszek.

Pierwszy Zarząd stanowili koledzy: Adamczyk Alojzy, Wróbel Ludwik i Stachuła Ludwik.

Do pierwszej Rady Nadzorczej należeli koledzy: Kaczmarek Adolf, Skorupa Błażej, Heczko Jerzy, Setny Antoni, Kuc Teodor.

W myśl statutu musiał każdy z członków nowozałożonej Spółdzielni wpłacić przynajmniej jeden udział w wysokości 50 złotych oraz wstępne w wysokości 5 złotych. Tym sposobem zebrało się razem 1 415 zł. To był kapitał, którym Spółdzielnia dysponowała, rozpoczynając swą działalność handlową na początku listopada 1928 r. Rozpoczęto działalność handlową dopiero w roku 1928, gdyż pertraktowano w międzyczasie, celem uzyskania jaknajlepszych warunków rozpoczęcia.

Wychodząc z zupełnie słusznego założenia, że nie można wydawać pieniądze na drogą administrację. rozpoczęto od małego. Wydzierżawiono stację benzynową przy ul. Starowiejskiej 3, powierzając obsługę stacji portjerom „Fiata“ (mającego obok stacji swe garaże) za procentowem wynagrodzeniem. Administrację Spółdzielni przyjął bezpłatnie kol. Adamczyk Alojzy.

Członkowie popierali w miarę możności nową firmę temwięcej, że statut Spółdzielni przewidywał oddanie 20 proc. czystego zysku Zw. Zaw. Automobilistów, który pieniądze zużywał na wypłatę wsparć dla bezrobotnych szoferów. Powoli zwięk-

szały się obroty Spółdzielni do tego stopnia, że była konieczna potrzeba zaangażowania człowieka, któryby się zajął wyłącznie sprawą administracji Spółdzielni. Zebranie wybrało jednego z członków na płatnego administratora, który jednak za dwa miesiące ustąpił. Administrację Spółdzielni przyjął ponownie bezpłatnie kol. Adamczyk Alojzy. Dążąc jednak do rozbudowy Spółdzielni i zdając sobie z tego sprawę, że może to nastąpić tylko wtedy, jeżeli Spółdzielnia będzie miała na czele osobę poświęcająca się wyłącznie jej rozwojowi, oglądano się za odpowiednio kwalifikowaną sumienną jednostką.

Wybrano na kierownika Spółdzielni kol. Augsburga Gustawa, który pełnił wówczas funkcję sekretarza generalnego Zw. Zaw. Automobilistów, w Warszawie. Nowy kierownik objął dnia 1 sierpnia 1929 r. urzędowanie, uporządkowując przedewszystkiem księgowość i zaprowadzając ścisłą kontrolę stanu towarów. Dzięki ofiarnej i intensywnej pracy nowego kierownika przy dodatniej pomocy niektórych członków Zarządu i Rady Nadzorczej z kol. Adamczykiem na czele, powiększały się stale obroty i temsamem zyski Spółdzielni tak, że na następnem Walnem Zebraniu Spółdzielni, które odbyło się dnia 2 czerwca 1930 r. wykazała Spółdzielnia za czas do 31. XII. 1929 r. zysk w wysokości 7 216,96 zł, który podzielono jak następuje:

Związek Zawodowy Automobilistów	zł 1 443,40
Oprocentowanie udziałów	zł 687,54
Fundusz rezerwowy	zł 5 086,02

Członkowie zrezygnowali dobrowolnie ze zwrotów od zakupów przekazując wszystko na fundusz rezerwowy.

W roku 1930 odczuwało się już, że Spółdzielnia przez swą uczciwą gospodarkę, zyskała coraz to więcej zaufania i szereg tych, którzy nie wierzyli rok przedtem jeszcze, że Spółdzielnia może istnieć, przyszli, wpłacali udziały i sami stali się członkami Spółdzielni. Dzięki przypływowi większego nowego kapitału, który razem z pozostawionym w Spółdzielni zyskiem oraz z pożyczką zaciągniętą od Zw. Zaw. Automobilistów stanowił już poważny czynnik, powiększyła Spółdzielnia swe agendy, obejmując nową stację benzynową w Królewskiej Hucie.

W tym roku też przychodzili do Spółdzielni przedstawiciele dostawców towarów, oferując takowe na kredyt, podczas gdy przedtem sprzedawali Spółdzielni towar tylko za zapłatą z góry. Spółdzielnia prawie, że nie korzystała z ofiarowanego kredytu, pozostając nadal wierna zasadzie, że nie należy uprawiać interesów ponad swe siły finansowe.

Następny bilans za rok 1930 zamknięto zyskiem w wysokości 12 971,06 zł, który podzielono jak następuje:

Związek Zawodowy Automobilistów	zł 2 594,21
Oprocentowanie udziałów	zł 483,50
Zwroty od zakupów	zł 1 127,65
Wynagrodzenie Rady Nadzorczej i Zarządu za rok 1930	zł 240,—
Fundusz zapasowy	zł 8 525,70

W trzecim roku istnienia swego, odczuła Spółdzielnia również skutki kryzysu gospodarczego. Mimo to jednak zdołano stan posiadania utrzymać i zysk za rok 1931 w wysokości 10 736,28 zł przeznaczony został na następujące cele:

Związek Zawodowy Automobilistów	zł 2 150,—
Oprocentowanie udziałów	zł 527,57
Zwroty od zakupów	zł 4 311,55
Państwowy podatek dochodowy	zł 605,—
Fundusz zapasowy	zł 3 139,16

Chcąc swą działalność rozszerzyć, uruchomiono dział spożywczy, otwierając sklep, który później odstąpiono nowo stworzonej Powszechnej Spółdzielni Spożywców.

Potęgujący się kryzys gospodarczy nie potrafił i w roku następnym tj. 1932 rozwoju Spółdzielni zatrzymać. Coprawdę były trudności, ale wynik finansowy był zadawalający, gdyż można było przekazać następujące kwoty z tytułu zysku:

Związek Zawodowy Automobilistów	zł 1,128,—
Oprocentowanie udziałów	zł 953,80
Zwroty od zakupów	zł 2 511,21
Państwowy podatek dochodowy	zł 846,—
Fundusz zapasowy	zł 203,56

W tym roku uruchomiono też dwie dalsze stacje w Katowicach, przy ul. Mikołowskiej, oraz w Załężu, przy ul. Wojciechowskiego. Spółdzielnia rozszerzyła swą działalność, obejmując w dzierżawę warsztaty i garaże znajdujące się w Katowicach, przy ul. Starowiejskiej 3 oraz uruchomiono warsztat „Boscha“. Niektóre oddziały zostały w międzyczasie zlikwidowane, gdyż prowadzenie ich nie kalkulowało się.

Uruchomioną została dorożka samochodowa przy stacji pogotowia telefonicznego, która zaprowadziła się bardzo dobrze wśród klijenteli.

BILANS NA 1. IX. 1933 r.

AKTYWA		PASYWA	
Kasa	zł. 757.67	Udziały	zł. 14.077.60
P. K. O.	„ 1.116.83	Fundusz Zapasowy	„ 17.326.53
Towary	„ 18.510.58	M. K. O.	„ 3.006.87
Interesenci	„ 14.902.85	Sumy przechodnie	„ 1.006.68
Ruchomości	„ 5.245.77	Zysk za czas od 1. I. 33. do 31. VIII. 1933 r.	„ 5.113.92
	zł. 40.533.60		zł. 40.533.60

Spółdzielnia sprzedała na rachunek własny względnie komisowy w czasie od 1 listopada 1928 do 30 sierpnia 1933 r. za 2 454 251,04 zł towarów osiągając 41 680,79 zł (czyli 1,7 procent od obrotu) czystego zysku, który podzielono jak następuje:

a) Dla bezrobotnych szoferów przez Zw. Zaw. Automobilistów	zł 7 315,61
b) Na oprocentowanie udziałów wpłaconych do Spółdzielni przez członków	zł 2 652,41
c) Na zwroty od zakupów dla członków (dywidendy)	zł. 7 953,41
d) Na fundusz rezerwowy	zł 16 954,44
e) Na inne	zł 1 691,—
f) Zysk do 1. IX. 33 r. do dyspozycji Walnemu Zgromadzeniu	zł 5 113,92

Zyski były możliwe tylko dzięki bardzo oszczędnej gospodarce, gdyż wynagrodzenie pracowników administracyjnych, warsztatowych, obsługi itd. oraz świadczenia wynosiły 50 649 zł, czyli 2,5% ogólnych obrotów. Spółdzielnia zadawalała się małym zyskiem, osiągając temsamem duże obroty.

Na dzień 1. 9. 1933 r. zadeklarowanych i wpłaconych było do Spółdzielni 281 pełnych udziałów.

Fundusze Spółdzielni, stanowiące jej kapitał obrotowy, składały się na dzień 1. 9. 1933 r.:

a) udziałów	14.077.60 zł.
b) funduszu zapasowego	17.326.53 zł.
c) sum pożyczonych	17.882.90 zł.
Razem	49.287.03 zł.

Jak z tego wynika, przekracza dziś już fundusz rezerwowy znacznie kapitał udziałowy. Jest to gwarancją, że udziały, wpłacone przez członków do Spółdzielni są pewnie ulokowane.

Skład Rady Nadzorczej uległ w ciągu tych lat tylko małem zmianom, przyczem kol. Augsburg ze względów podatkowych złożył mandat członka Zarządu. Obecny skład władz Spółdzielni jest następujący:

Zarząd: Stachuła Ludwik, Drozdek Ryszard, Melek Mieczysław.

Rada Nadzorcza: Adamczyk Alojzy, Menżyk Franciszek, Wilk Józef, Zgraja Karol, Zieliński Jan i Bonczkowski Franciszek.

Powiększające się stałe obroty zmusiły Spółdz. do zaangażowania dalszych sił pracowniczych, przyczem p. Adamczyk J. objął stanowisko księgowego. Rewizję przeprowadzono przez Rewidentów Min. Skarbu, Zw. Rewizyjnych i zaprzysiężonego znawcę sądowego dla spraw buchalteryjnych nie dały powodów do zastrzeżeń, przeciwnie stwierdzały, że księgowość i kontrola w Spółdzielni jest wzorowa.

Porównywając początki Spółdzielni ze stanem obecnym stwierdzić trzeba, że zbiorowy wysiłek ludzi rozumiejących znaczenie pracy w ramach spółdzielczych, potrafił stworzyć poważną społeczną placówkę handlowa, cieszącą się coraz to większem zaufaniem członków i klijenteli. Miejmy nadzieję, że i w przyszłości praca Spółdzielni będzie owocna dla dobra członków i społeczeństwa.

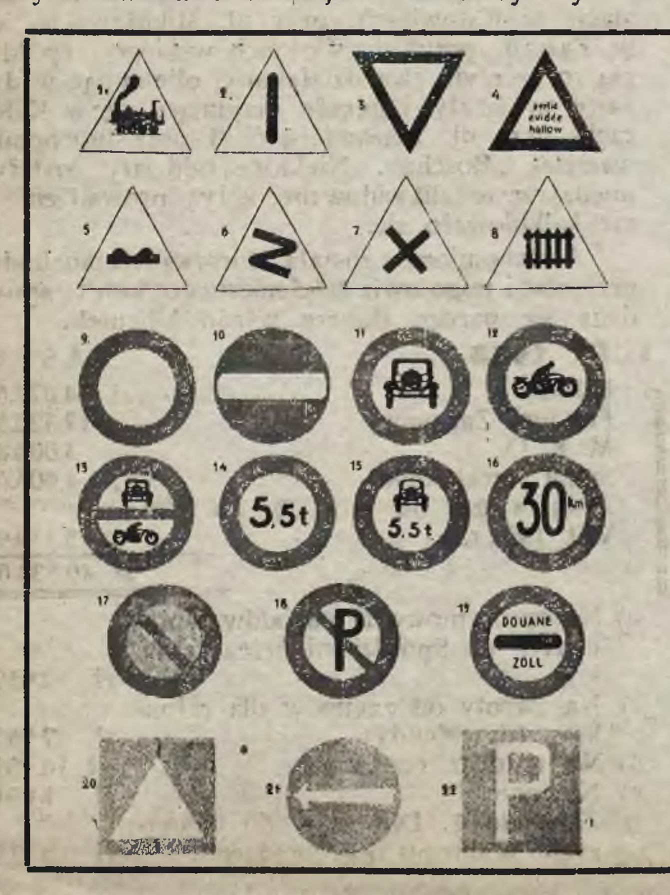
Koszta handlowe w Spółdzielni Samochodowej

W organie Zw. Związków Przedsiębiorstw Autobusowych R. P. „Autobus" z maja 1932 r. czytamy bardzo ciekawe zestawienie kosztów handlowych Spółdzielni towarowej mającej zostać stworzonej przez wyżej wspomniany Związek. Spółdzielnia taka ma zaopatrzać swych członków gumami, benzyną, olejami itp. po możliwie niskich cenach.

Umieszczamy poniżej wzór kalkulacji opracowany przez prezesa Zw. Związków Przedsiębiorstw Autobusowych R. P. p. Al. Barczewskiego:

Koszty administracyjne powinny być możliwie najmniejsze od 7 proc. do 15 proc. ideałem jest następna podstawa kalkulacyjna:

Personel — świadczenia	3,5 %
Komorne	0,75 %
Opał i światło	0,21 %
Ubezpieczenia od ognia i kradzieży	0,1 %
Patenty i podatki	0,65 %
Materjały piśmienne	0,07 %
Poczta i telefony	0,21 %
Składki Związku Rewizyjnego	0,25 %
Procent	0,5 %
Remont	0,2 %
Prenumerata i Propaganda	0,35 %
Nieprzewidziane	0,21 %
	7 %



MIĘDZYNARODOWE ZNAKI DROGOWE

(Wielkość w oryginale: około 50 cm)

a) Znaki ostrzegawcze trójkątne (czarne na białem tle)

1. Przejazd kolejowy bez zapory
2. Miejsce niebezpieczne
3. Zwolnienie jazdy (trójkąt niepełny)
4. Pierwszeństwo jazdy (trójkąt pełny)
5. Zagłębienie poprzeczne
6. Ostry zakręt
7. Skrzyżowanie dróg
8. Przejazd kolejowy strzeżony

b) Znaki zakazu (czerwone okrągłe)

9. Przejazd wzbroniony dla wszystkich pojazdów
10. Kierunek względnie wjazd wzbroniony
11. Przejazd wzbroniony dla samochodów
12. Przejazd wzbroniony dla motocykli
13. Przejazd wzbroniony dla wszystkich pojazdów mechanicznych
14. Przejazd wzbroniony z ciężarem ponad 5,5 t. (Przykład)
15. Przejazd wzbroniony dla samochodów ponad 5,5 t. wagi (Przykład)
16. Szybkość jazdy powyżej 30 klm wzbroniona (Przykład)
17. Przystawanie wzbronione
18. Zakaz postoju (parkowania) dla wszelkich pojazdów
19. Urząd celny (Przystanąć)

c) Znaki informacyjne (niebieskie)

20. Uwaga! Szkoła, Szpital itp.
21. Kierunek jazdy
22. Miejsce postoju (parkowania)

Rajd Pętlicowy Śląskiego Klubu Automobilowego

W niedzielę, dnia 12. listopada br. odbył się rajd pętlicowy zorganizowany przez Śląski Klub Automobilowy. Regulamin rajdu przewidywał możliwość wzięcia udziału w rajdzie także kierowców zawodowych, co należy przyjąć z uznaniem. Trasa rajdu prowadziła z Katowic do Rybnika — Żory — Skoczów — Bielsko — Tychy — Nowy Bieruń — Mysłowice — Katowice i wynosiła 198 klm. Zgłoszonych zostało do udziału w rajdzie 38 samochodów. Punktualnie o godzinie 9.30 puścił starter pierwszy samochód na trasę. Następne samochody odjeżdżały w regularnych odstępach 2 minutowych. Zadanie kierowców było niby proste. Należy jechać z możliwie największą regularnością szybkości przez całą trasę. Kierowca miał do wyboru przeciętną szybkość albo 40 klm, czy też 45 klm, lub 48 klm na godzinę.

Dla sprawdzenia szybkości były dwa punkty jawnej a cztery punkty tajnej kontroli.

Za każdą minutę wcześniejszego albo późniejszego przejazdu przez punkt kontrolny liczono jeden punkt karny. Mimo ulewnego deszczu były wyniki bardzo dobre, gdyż prawie połowa uczestników przybyła do mety z nie więcej jak najwyżej dziesięć punktów karnych.

Wyniki byłyby napewno jeszcze lepsze, gdyby zegarki, któremi się kontrolerzy posługiwali, szły dokładniej. Były bowiem wypadki kilkuminutowego odchylenia, tak, że niejeden z uczestników zupełnie niesłusznie przyszedł do punktów karnych. Automobilklub powinien przy podobnych imprezach w przyszłości dla kontrolerów czasu postarać się o należycie uregulowane zegarki — stopery.

Dobrze spisały się przedewszystkiem samochody marki „Polski Fiat", typ 508, litraż wozów tych wynosi zaledwie 995 ccm czyli 20 K. M. Mimo to jednak wozy te podjęły skutecznie walkę z samochodami wyścigowemi po części 100 i więcej koni jak Bugatti, Lancia itp.

Dotrzymały świetnie szybkość 48 klm na godzinę przeciętnie, mimo częściowo bardzo kiepskich dróg i ulewnego deszczu.

Małe zapotrzebowanie benzyny (7 litrów na 100 kilometrów), oraz niska opłata na fundusz drogowy (42.— zł. rocznie), niska cena (7 200.— zł.) i dogodne warunki spłaty przyczynią się niewątpliwie do tego, żeby te 4-siedzeniowe limuzynki w Polsce rozpowszechnić.

To jest ta dobra strona rajdów, że dają możność skontrolowania sprawności i rentowności poszczególnych maszyn.

—o—

Wiadomości z Okręgów

OKRĘG BIELSKO

W dniu 13. września br. odbyło się pod przewodnictwem kolegi Benedykta posiedzenie Zarządu Okręgowego Zw. Zaw. Transp. Oddział Automobilistów w Bielsku, na którem zdawali sprawozdania: Kol. sekretarz Rosner z działalności; skarbnik kol. Stekla sprawozdanie Kasy Pośmiertnej. Po dłuższej dyskusji uchwalono zmienić zasiłki pośmiertne i uchwaloną propozycję przedłożyć Oddziałom do zaakceptowania.

*

W Cieszynie odbyło się 18. września br. posiedzenie, na które przyjechało 5 kolegów z Bielska, jako przedstawiciele Zarządu Oddziału i Okręgu, celem omówienia różnych spraw związkowych i sprawy zmiany zasiłków pośmiertnych. Przewodniczył kolega Haberta. Koledzy w Cieszynie pracują nad wzmocnieniem organizacji. Sprawa zmiany regulaminu kasy pośmiertnej uchwalono jednogłośnie.

Jest nadzieja, że Oddział w Cieszynie będzie jednym z najlepszych.

*

Oddział Bielsko, odbywa regularnie co miesiąc swe zebrania i posiedzenia Zarządu. Na odbytem w dniu 7. października br., na którem przewodniczył kol. Dawid, zatwierdzono zmianę zapomóg pośmiertnych które, począwszy od 1. października 1933 r. wynoszą:

Po 6 mies. do 1 roku członk. i zapł. tyleż wkł. zł. 150,—
Po 1 roku do 3 lat członkowstwa i zapł. tyleż wkł. zł. 250,—
Po 3 latach do 5 lat członk. i zapł. tyleż wkł. zł. 400,—
Po 5 latach do 6 lat członk. i zapł. tyleż wkł. zł. 550,—
Ponad 6 lat członkowstwa i zapł. tyleż wkł. zł. 700,—

W wypadku śmierci żony członka wypłaca się 50 proc. wyżej podanych kwot. Uchwalono również, że począwszy od 1. października br. wszyscy członkowie obowiązani są zarówno z wkładką do związku, wpłacać 30 groszy miesięcznie na wsparcie dla bezrobotnych kolegów tak, że wkładka do związku wynosi zł. 3.30.

Oddział bielski, pod przewodnictwem Koleg. Dawida i przy współudziale członków uczyni wszystko, aby członkom związku przyjść z pomocą, dlatego też wzywa się wszystkich kolegów do wstąpienia do Związku, gdyż tylko przez silną organizację możemy osiągnąć lepsze warunki płacy i pracy.

R.

KOLEGO!

Masz swe składki związkowe uregulowane? Jeżeli nie, to uczyń to natychmiast. Spełnisz swój obowiązek wobec organizacji, to masz prawo do żądania pomocy. Nie oczekuj zrozumienia dla Twoich bolączek, jeżeli nie okazujesz zrozumienia dla innych i spraw ogólnych.

ZE SĄDU

Dnia 13-go października b. r. odbyła się przed Sądem Przemysłowym w Świętochłowicach rozprawa o niezapłacenie za pracę kol. Kubicy, który pracował w spółce wzajemnego oszukiwania siebie i pracowników. Spółka ta zawiązała się pod firmą „Rupich i Szolce“.

Pan Rupich przyjmował do pracy pracowników a p. Szolce miał ich płacić, p. Rupich był właścicielem samochodów a pan Szolce inkasował za przeprowadzone transporty nie troszcząc się o wynagrodzenie. P. R. wylewał łzy nad krzywdą pracowników i sam żalił się, że padł ofiarą cygaństwa Szolcego. Lecz Sąd stanął na zupełnie innem stanowisku i zasądził dla kol. Kubicy 310.— zł. tytułem zaległego zarobku.

———

Przed Sądem Przemysłowym w Katowicach odbyła się poraz czwarty rozprawa o niesłuszne zwolnienie z pracy przez Śl. L. Autob. kol. Kokoca. Sąd powołał na rozprawę kilku świadków, niektórzy z nich zeznali na korzyść kol. Kokoca, zeznając zgodnie, że kontroler autobusowy swoim postępowaniem sprowokował kol. K. do ostrzejszego wystąpienia. Ciekawem typem świadka przedstawił się konduktor Śl. L. A. Szafraniec, któremu zarzucono denuncjację, za otrzymaną pracę. Sąd opierając się na zeznaniach Szafrańca skargę kol. Kokoca oddalił. Obecnie Szafrańcowi grozi skarga o faszywe zeznanie, t. j. o krzywoprzysięstwo.

Ze świata

Prawo jazdy dla każdego! — Nowa blaga hitlerowska!

Oficjalny organ hitlerowski, „Völkischer Beobachter“ podaje następującą informację: „Jak dowiadujemy się, czynniki miarodajne zastanawiają się nad dalszem obniżeniem opłat od prawa jazdy. W związku z tem planuje się zniesienie przymusu szkolnego i umożliwienie każdemu posiadaczowi prawa jazdy i udzielanie nauki jazdy“.

Koła fachowe sprzeciwiały się projektom zniesienia przymusu przygotowania technicznego, stojąc na tem stanowisku, że do zawodu szoferskiego dopływać winien właściwy element. Oczywiście szkoły szoferskie w jakimkolwiek bądź kraju dalekie są od ideału, ale w Niemczech przedstawiały się o wiele lepiej, niż w innych krajach. Pod względem technicznym odpowiadały wszelkim wymogom, jakie stawiać można w stosunku do tego rodzaju zakładów. Jeśli zaś uznaje się wady tego rodzaju zakładów prywatnych, najprostszem wyjściem byłoby upaństwowienie tychże.

Jeśli często atakuje się szkoły szoferskie, to z tego powodu, że przesadnie reklamują możliwości zarobkowe w zawodzie szoferskim i żerują na łatwowierności naiwnych. Jednak wyciągnąć taki wniosek, jak hitlerowcy i wogóle znieść wszelkie szkoły, moga tylko ludzie, którzy są silni w jednej tylko rzeczy.... w niszczeniu.

POMOC NA RZECZ BEZROBOTNYCH W AMERYCE

Miasto Nowy York w walce z bezrobociem sięgnęło do środków nadzwyczajnych. Od dnia 1. lipca 1933 r. wszystkie przedsiębiorstwa transportu i komunikacji muszą wnosić podatek nadzwyczajny w wysokości podatków wpłaconych. Oczywiście mowa tu o wielkich przedsiębiorstwach. Przedsiębiorstwa te, eksploatujące 791 500 taksówek płacić będą 20 milj. dol. Prócz tego proponuje się wprowadzenie specjalnej opłaty od każdego kursu, wynoszącej 5 c. W ten sposób zebrać się ma suma 4 milj. dolarów. Jednak tego rodzaju obliczenia mogą zawieść, gdyż podwyższenie kursu odbić się może ujemnie na frekwencji.

KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA W DANJI

W Danji już od dłuższego czasu koleje żelazne prowadzą również komunikację autobusową: 15 maja rb. sieć 26 linij samochodowych obejmowała przestrzeń 1050 km., z parkiem 72 autobusów.

NOWE PRZEPISY O GARAŻACH

W małem państewku Monako wprowadzono specjalne przepisy o garażach, które między innemi przewidują specjalne zastrzeżenia, mające na celu zapobiec niebezpieczeństwu dla zdrowia pracujących w garażu ludzi, w związku z wydobywaniem się gazów z motoru. Art. 13 tych przepisów powiada wyraźnie: „zakazane jest stanowczo próbowanie motoru wewnątrz garażu“. Dlatego też wóz, którego motor jest puszczony w ruch, musi natychmiast opuścić garaż.

NIEMCY HITLEROWSKIE „ROZWIJAJĄ“ STOSUNKI ZAGRANICZNE

W Niemczech wydano okólnik, w myśl którego wszelki ruch samochodów z zagranicy zostaje specjalnie utrudniony. Wszelka komunikacja, nawet przewóz towarów na odległość 50 km. w promieniu granicznem może być zakazana, gdyż mówi się wyraźnie, że krążenie samochodów, pochodzenia obcego może być zakazane, jeśli nie istnieje specjalna po temu potrzeba. Tak to Niemcy hitlerowskie „rozwijają“ stosunki zagraniczne.



SPIS ODDZIAŁÓW

Zw. Zaw. Automobilistów

(Sekcja Zw. Zaw. Transportowców R. P.)

//

ZARZĄD GŁÓWNY:

WARSZAWA, ULICA DŁUGA 21

Telefon 11-25-31

Oddział	Adres	Dzień zebrania	Lokal zebrań
Bielsko	Okręgowy Sekretarjat Z. Z. A., Rosner, Republikańska 4	1. sobota po 1. każdego mies.	Restauracja Feiner „Pilsnerhof"
Borysław	Zw. Zaw. Transportowców — Oddział Automobilistów — Skrytka pocztowa nr. 14	piątek po 15.	Dom Robotniczy
Cieszyn	Kubień Alojzy, Frysztyckie Przedmieście 133	1. i 2. sobota każdego mies.	Restauracja Fr. Piller ul. Celesty
Gdynia	ulica Portowa 26		
Katowice	Okręgowy Sekr. Z. Z. A., ul. Wojewódzka 50 telefon 11-16	1. czwartek po 1. każdego miesiąca	Świetlica T. U. R. Kościuszki 42
Kraków	Z. Z. T., Plac Matejki 4	3-go każdego miesiąca	Plac Matejki 4
Królewska Huta	Jan Ćmok, Straż Pożarna, ulica Bytomska	1. poniedziałek po 1. każdego miesiąca	Restauracja Meisner i Poniecki ulica 3 Maja 15
Lwów	Z. Z. T., ulica Rutowieckiego 23		
Łódź	Okręg. Sekretarjat Z. Z. T., ul. Narutowicza 50	pierwszy wtorek po 1. i 15. każdego miesiąca	W lokalu związkowym, Narutowicza 50
Mikołów	pod Katowice	na piśmie	Hotel Dom Polski, Rynek
Poznań	Rada Zw. Zawodowych ulica Zamkowa 7		
Radom	Z. Z. T., Emiljanów Al., ulica J. Malczewskiego 10		
Rybnik	Stalmach Józef, ulica Halera 2	1. wtorek po 1. każdego mies.	Restauracja Kaczmarczyk, Plac Wolności
Siemianowice	**M. Kulczyński, Siemianowice**	**piątek po 1. każdego mies.**	**Restauracja p. Prochoty ulica ks. Stabika 8**
Sosnowiec	Pietrzak Leon, ulica Wielka 12	1. niedziela po 1. każdego mies.	Dom Ludowy, Jasna 26
Tarnowskie Góry	pod Katowice	zaproszenie na piśmie	Restauracja Wieczorek, Plac Wolności
Tychy	Matera Paweł, Browary Książęce	1. niedziela po 1. każdego mies.	Kawiarnia p. Drabik ul. Sienkiewicza
Warszawa	Z. Z. T., ulica Długa 21 telefon 11-25-31		ulica Długa 21
Wilno	Z. Z. T., ulica Wileńska 17—6		
Wieluń	Z. Z. A., F. Czyż, ulica Niedzielska 6		
Włocławek	Z. Z. A., Z. Z. T., Kościuszki 6, Klub Robotniczy		
Żywiec	pod Bielsko	1. niedziela po 15 każdego mies.	na piśmie

Wydawca Związek Zawod. Automobilistów Rzeczplt. Polskiej. Redaktor odpow. Mieczysław Melek, Katowice